QUADRO ISTORICO

DELLE

ANTICHE E MODERNE STRADE DELLA SICILIA

DI

CARLO FERDINANDO DOLCE

SOCIO ORDINARIO DEL REAL ISTITUTO D'INCORAGGIAMENTO
DELLA SICILIA
SOCIO CORRISPONDENTE DI DIVERSE ACCADEMIE.

Per varios usus artem experientia fecit, et vagus
. . . .
in caecum penetravit navita pontum fecit et
ignotis iter in commercia terris.

Manili. *Astron.* *L.* 1. *v.* 61.... 87.

NAPOLI
TIPOGRAFIA DEL SEBETO
1836

INTRODUZIONE

Dacché gli uomini impresero a coltivare la terra, e convennero dividerne fra di loro la proprietà, fu d' uopo parimenti ch' e' consentissero di lasciarne alcune parti incolte; delle quali a tutti ne fosse comune l' uso, per comunicare da un luogo ad un altro, senza che il tragittare degli uomini e degli animali arrecasse danno alla cultura di quelle istesse terre, che pria comuni, ora di ragion privata venivano a rendersi. Tale fu delle pubbliche strade senza dubbio la origin prima, la quale, come è chiaro, al primo stabilimento delle civili società rimonta, ed una delle prime sociali convenzioni ricorda (1).

La direzione e la latitudine di queste strade fu al certo da principio indicata con interpor-

(1) *Viæ publicæ solum publicum est relictum ac directum certis finibus latitudinis ab eo qui jus publicandi habuit, ut ea publice iretur commearetur.* (Ulpian. *in L.* 2. § 21. *D. nequid in loç. publ.*)

re lunghesse ove un tronco d' albero, ove un mucchio di pietre, e fu appunto da tali informi oggetti, che una scaltra superstizione trasse quei tanti Dei tutelari delle pubbliche vie, che sotto diversi nomi, ebbero religioso culto presso tutti i popoli del paganesimo: come che la informe loro effigiatura appalesasse sempre l' ignobiltà della loro origine.

Nil nisi caecropides truncoque
Simillimus Hermae....... *Giov.* (2)

Come le popolazioni si moltiplicarono, ed un reciproco bisogno introdusse fra di loro il commercio, le strade divennero gradatamente più estese, ma il lor progresso allora ebbe un carattere di stabilità quando cominciossi a far uso dei carri (3), *dappoichè oltre l' indicazione della lor traccia fu d' uopo renderne spianata e solida la superficie.*

(2) Fu tanta la folla di questi Dei posti a guardia delle vie de' Romani che Petronio col suo satirico stile scrivea: *utique nostra regio tam presentibus plena est numinibus ut facilius possis Deum quam hominem invenire.*

(3) I carri eran comuni in Egitto ai tempi di Giuseppe *Gen. cap.* 45. I Greci ne attribuivano l' invenzione ad Hericlonio 4.° re di Atene. *Euseb. char. L.* 2., *Elian. var. L.* 3.

Ma i carri nati agli usi innocenti dell' agricoltura e del commercio ben tosto si videro trasformati in macchine da guerra, ed armati a battaglia far parte degli eserciti dei primi conquistatori (4), *i quali per estendere la lor dominazione e dar consistenza agl' Imperi da essi loro formati, fu mestieri che ad aprir nuove, e più estese vie si applicassero, non che a renderle spedite e durevoli, affinchè il movimento delle poderose loro armate, non venisse in alcun tempo arrestato da quelli ostacoli, con i quali la natura non avea potuto frenare la loro smodata ambizione.*

Il più antico esempio, che l' istoria ci offre di così fatte intraprese, si rapporta a Semiramide, la quale, secondo che riferisce Strabone (5), *fece aprire nel suo vasto Impero, molte strade, che lungamente ritennero il di lei nome, fra le quali ricorda Diodoro* (6),

(4) L' armata di Nino per la conquista della Battriana era seguita da 10,600 carri di battaglia armati di falci. (*Gen. cap.* 14 *v.* 15.) Sesostri portava nella sua armata, che spinse sino all' oceano orientale 27,000 carri. (*Diod. L.* 2. *Strab. p.* 114.) L' armata di Semiramide per la conquista delle Indie portava 100,000 carri. (*Diod. L.* 2 *p.* 130)

(5) *L. XVI.*

(6) *L. II. Bibl. C. XI.*

come nobilissima, quella per la quale si andava in Babilonia; e come monumento degno di essere ammirato giudica quel ponte che questa Principessa fece innalzare sull' Eufrate lungo cinque stadii (pal. sic. 3603, 125)

Gli antichi Egizj, oltre il gran numero dei canali dei quali molto giovavasi l' interno lor commercio, ebbero anche delle strade magnificamente costrutte. Quella che dal Nilo conduceva al luogo ove era eretta la gran Piramide, al dir di Erodoto costato avea dieci anni di continuato travaglio, ed era un' opera non meno sorprendente della stessa Piramide (7).

Presso gl' Indiani un magistrato vegliava alla costruzione delle strade, e curava che ad ogni dieci stadi (pal. 7206.) *si apponessero delle lapide, indicanti le distanze* (8).

Gli Scrittori Ebrei lodano come amenissime e con solidità formate le strade della lor nazione, le quali accennavano ad Emanunte, Gazza, Joppe e Bethelem. Quelle, per le quali si andava alle città di refugio erano indicate nei bivii col motto miclat, *e quelle che mettevan capo in Gerusalemme, vuolsi, che*

(7) *Geogr. L. XVII.*
(8) *Strab. L. XV.*

Salomone fatte le abbia salicare con neri quadrelli (9).

Dicesi che i Fenicii furono i primi a costruire con solidità le strade, ed è ben ragionevole il crederlo, dappoichè una nazione, che traeva ogni suo splendore, e potenza e dal commercio, e dalla industria, metter dovea ogni studio a facilitare i trasporti e le permutazioni, rendendo facili e solide le vie(10).

I Greci poco si distinsero nella costruzione delle loro strade, e fuvvi appo loro alcun tempo in cui la cura delle pubbliche vie si ebbe per una carica di nessun conto, come Valerio Massimo ci fa noto; Erat illud ministerium apud eos sordidissimum (11).

Ma a tutti gli enunciati popoli dell' antichità succedettero in potenza i Romani, i quali alle lor vie, che chiamarono militari, o consolari, diedero quell' impronta di solidità e di magnificenza, che tanto fecero risplendere in tutte le opere loro. Venti secoli, e le devastazioni dei barbari, non han potuto totalmente distruggere gli avanzi di queste lor

(9) *Flav. Gius. Ant. Giud. L. VIII. C. VII.*

(10) Primum Poeni dicuntur lapidibus vias stravisse...... *Isidor. LXV. cap. ult. Orig.*

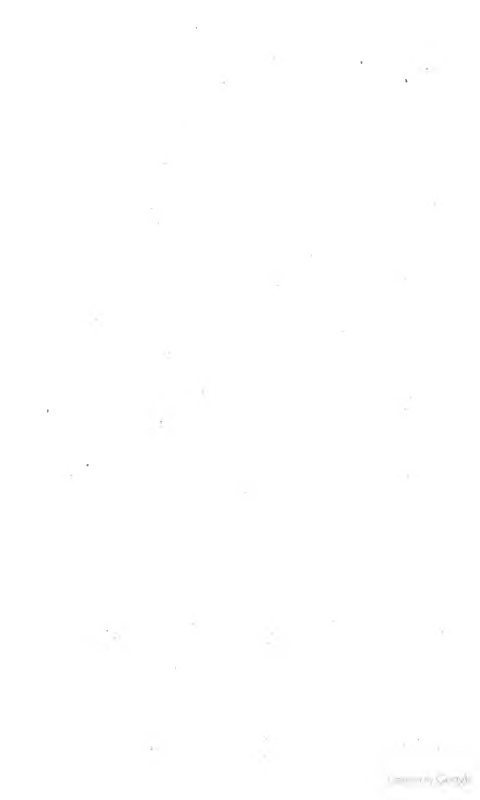
(11) *L. III. Cap. 7.*

vie, ch' essi per tutto lo sterminato loro impero diffusero (12).

Il centro, dal quale esse si partivano, era il foro romano, ove Augusto fece innalzare la colonna dorata detta milliarium aureum *per designare il punto, donde le miglia cominciavansi a contare sulle lapide, che ad ogni mille passi s' incontravano, e per ciò l' uso ne venne presso i latini di contare* : ad tertium lapidem, ad vigesimum etc. : *Da questo centro come tanti raggi si diramavano, la via Appia, l' Aurelia, la Flamminia, la Cassia, la Domiziana, la Elia, e varie altre sino a ventinove, per le quali da Roma andar si poteva sino ai confini dell' Italia; e che per la distanza di cinquanta miglia vedevansi ornate da Tempî, da Palazzi, da Ippodromi, da Sepolcri, da Archi trionfali, e da vari altri superbi monumenti, che da lontano annunziavano lo splendore e la grandezza della*

(12) L' impero Romano era diviso in undici grandi regioni cioè, l' Italia, la Spagna, le Gallie, le Isole Britanniche, l' Illiria, la Francia, l' Asia minore, il Ponto, l' Oriente, l' Egitto, e l' Africa. Queste regioni eran suddivise in 113. Provincie traversate da 373. vie militari le quali secondo l' Itinerario d' Antonino formavano una lunghezza di M. 52,964.

Capitale del mondo (13). *Centro a molte altre vie militari fu del pari Aquilea, la principale delle quali conduceva a Costantinopoli, e le altre percorrevano la Dalmatia, la Croatia, l' Ungheria, e la Macedonia. Da Lione, che Ammiano Marcellino chiama* initium galliarum, *partivano quelle vie, che per la Gallia e per la Spagna dirigevansi: altre percorrevano l' Asia e la costa d' Africa, mentre del pari che il roman continente eran da vie militari percorse le Isole Britanniche, la Corsica, la Sardegna e la Sicilia.*

(13) *Onofrius Panvin, Roma ant.*

ANTICHE VIE DELLA SICILIA

I più vetusti monumenti, che in quest' isola si rinvengono, antichissima fan supporre la civiltà nei suoi primi abitatori, e di una data anche anteriore all' arrivo delle greche colonie. Dopochè queste però vi si stabilirono, ed al massimo grado di splendore e di potenza sursero le principali sue città, ricca e florida essa ne venne, ed oltre ogni credere popolosa. In un' epoca tanto felice per l' agricoltura e per le arti la facilità delle interne sue comunicazioni non poteva al certo venir trascurata, e convien anche credere che attender dovessero ad aprir nuove vie quelle potenti Città dell' isola che mantener volevano attiva la loro influenza su quelle popolazioni, le quali tenevansi sotto la lor dizione, o amicizia. Queste fin qui congetture un carattere di certezza prendono ove piaccia ricordare le guerre, ch' ebbero luogo nell' epoca della quale hassi qui ragione. Poderose armate veggiamo in quelle poste in movimento, seguite da pesante cavalleria, da numerosi carri di battaglia, e talvolta da quelle macchine, che usavano gli antichi nell' assediare le città afforti-

ficate. Or queste armate come si sarebbero potute agevolmente muovere in un paese montuoso qual' è la Sicilia, ove per mano d' uomini non fossero stati aperti e spianati i cammini? Da principio queste vie della Sicilia esser potevano opere di nessuna consistenza da durare quanto la guerra che le accagionava; ma poichè ricca divenne di schiavi per riportate vittorie, i quali alle opere pubbliche vennero impiegati, anche la costruzion delle strade dovette per fermo partecipare di quel carattere grandioso, che si ammira nei colossali monumenti, eretti in quell' epoca, tuttavia rispettati dal tempo. Conforta questa idea un tronco dell' antica via Elorina, ricordata da Tucidide, come esistente in tempo della guerra Ateniese (14) e discoperto nel XVI secolo nei dintorni di Siracusa tra la palude Lissimellia ed il fiume Anapo. Era questo tronco d' antica strada fabbricato con grossi massi di pietre riquadrati, con maestria commessi, che vennero divelti, appena scoverti ed impiegati nella fabbrica delle moderne fortificazioni di quella città, siccome riferisce il P. Fazzello, il quale in quell' epoca appunto dettava le sue Decadi (15).

(14) L. 7.

(15) *D. I. Cap. I. L. 4. ad fluvium Anapum et*

Non pertanto comunque fabbricate fossero queste vie della Sicilia nell' epoca Greco-Sicola esse non potevano estendersi per tutta l' Isola, ed offrire un completo sistema itinerario; dappoichè com' essa allora era in diverse dominazioni divisa, spesso tra loro in guerra esser doveano le sue comunicazioni interrotte e circoscritte dai limiti di ciascun particolare dominio. Non così quando tutta cadde in potestà de' Romani e loro provincia addivenne, allora senza alcuno ostacolo o limitazione, le vie consolari o militari percorrevano l' Isola nostra da un capo all' altro e tutta ne contornavano la periferie, e congiunte insieme formavano una lunghezza di mille e due centó miglia per come veggonsi disegnate nella carta del Peutinger; e meglio descritte nell' itinerario di Antonino, che qui appresso si trascrive coll' indicazione dei nomi moderni, delle città e dei luoghi, che le vie succennate percorrevano, per come ci è riuscito poterli determinare colla guida degli antichi istorici e geografi.

Olympicum usque via erat magnis et quadratis strata lapidibus mea etate reperta, quibus erutis ingens urbis propugnaculum quod unice portae urbis hodie imminet est excitatum.

SICILIAE

I.

A Trajectu Lilyboeum Sic.	M.P.CCLVIII	Dalla punta del faro a Marsala.
Massanam . . .	M.P.XII	Messina.
Tamaricium sive Palmas.	XX	Marina di Palmi.
Tauromenium Naxon.	XV	Taormina.
Acym.	XXIIII	Fiume nominato le acque grandi.
Catanam.	IX	Catania.
Capitonianas.	XXIII	Luogo non lungi dalla terra di Rammacca.
Selam vive Sophianas (16)	XXI	Luogo due miglia al Libeccio della città di Piazza.
Petilianas.	XXVII	Antica città o castello del quale se ne osservano i ruderi in un luogo nominato Basalaggi tra Serra di Falco e S. Cataldo.
Agrigentum.	XXVII	Presso la moderna Girgenti.
Cena	XVIII	Luogo presso la terra di Siculiana.
Allava	XII	Presso la foce del fiume Alba ossia Maccavoli.
Ad Aquas.	XX	Le acque Selenuntine; o di Sciacca.
Ad fluvium Lunarium.	XXIIII	Fiumara delle tre fontane.
Mazzaram.	X	Mazzara.
Lilyboeum.	XII	Marsala.

(16) Opina il Claverio doversi leggere *Philosophiana Gelentium.* Nel 1070 esisteva ancora nel luogo indicato vicino Piazza un casale nominato Sofiana.

II.

Alio itinere a Lilyloeo Messanam	M.P.CCCIII.	
Sic.		
Aquas Larodes.	M.P.XLVI	Le acque Selenuntine ossia di Sciacca.
Agrigentum.	XLII	Presso la moderna Girgenti.
Calvisiana	XL	Forse la terra del Comiso.
Hybiam (17).	XXIIII	Forse Ragusa.
Acras.	XVIII	Antica città i ruderi della quale si osservano non lungi da Palazzuolo.
Catanam.	XLIIII	Catania.
Tauromenium.	XXXIII	Saormina.
Messanam.	XXXV	Messina.

III.

A Messana Tyndaridem.	M.P.XXXVI	Tindari antica città non più esistente della quale se ne veggono i ruderi sul capo Tindaro.

(17) Si crede doversi leggere *Hybla.*

IV.

Item a Lilyboeo per maritima loca Tyndaridem usque M. P. CCXXVIII

Sic.

Drepanum.	M. P. XVIII	Trapani.
Aquas Segestanas sive Pintians	M. P. XIIII	Acque termali presso il monte Barbara ove veggonsi gli avanzi dell'antica Segesta.
Parthenicum	XII	Castello o città distrutta della quale se ne veggono gli avanzi sul monte Palamita non lungi dalla moderna Partenico.
Hiccara.	VIII	Antica città i ruderi della quale veggonsi, nel luogo denominato Murro di Carini.
Panhormum.	XVI	Palermo.
Soluntum.	XII	Antica città gli avanzi della quale veggonsi sul monte Catalfano.
Thermas.	XII	Termini.
Cephaledim.	XXIV	Cefalù.
Alesam.	XXVIII	Città non più esistente il di cui sito si vuole presso la foce del fiume di Pettineo nel luogo nominato S. Maria delle balate.
Calactam.	XXVI	Città distrutta, che si crede esistesse sotto la moderna Caronia presso il lido del mare.
Allava Solusapre.	VIII	Stazione alla foce del fiume furiano.
Agathyruum.	XX	Capo d'Orlando.
Tyndaridem.	XXVIII	Città della quale esistono i ruderi sul Caposindaro.

V.

Item a Thermis Catanam. M.P.XII
Sic.

Ennam.	M. P. LII	Castrogiovanni.
Auguriam.	M. P. III	S. Filippo d'Argirò.
Centuripa.	XII	Centorbi.
Etnam.	XII	Città non più esistente, presso la moderna Licodia.
Catanam.	XII	Catania.

VI.

Item a Catana Agrigentum mansionibus nunc istitutis. M.P.XCI
Sic.

Capitonianas.	M.P.XXIIII	Luogo non lungi dalla terra di Ramacca.
Philosophianas.	XXI	Luogo due miglia al Libeccio della città di Piazza.
Gallonianas.	XXI	Stazione che corrisponde presso la Serra del Sommatino.
Solconianas.	XII	Stazione presso la terra di Naro.
Agrigentum.	X III	Presso la moderna Girgenti.

VII.

Item ad Agrigento per maritima loca Siracusas M. P. CXXXVII

Sic.

Dædalium.	M.P.XVIII	Luogo cinque miglia al ponente della città di Licata ove si vuole che Dedalo fabbricato abbia un castello.
Plint's (18).	M. P. V	Licata.
Refugium Chalis (19).	XVIII	Luogo di ricovero nella spiaggia di Terranova.
Plagia Calvisianis.	M. P. VIII	Spiaggia sotto la terra del Comiso.
Plagia Mosopotamos.	XII	Spiaggia tra i due fiumi Frascolari e S. Croce anticamente Oano, e Diana.
Plagia Herea sive Cymba (20)	XXIII	Luogo alla foce del fiume Mauli nella marina di Ragusa.
Refugium Apolline	XX	Oggi porto Longombardo.
Plagia Siracusis.	XXXII	Spiaggia di Siracusa.

VIII.

Item ad Agrigento Lilyboeum M.P. CLXXV.

Sic.

Phitianas.	M. P. IX	Luoghi d'incerto sito sul cammino da Girgenti a Palermo.
Comicianas.	XXIIII	
Petrinas.	IIII	
Pyrama.	XXIIII	
Panhormum	XXIIII	Palermo.
Hiccara.	XVIII	Murro di Carini.
Longaricam.	XXIIII	Città non più esistente sul monte S. Bonifacio.
Ad Olivam.	XXIIII	Stazione tra Calatafimi e Salemi.
Lilyloeum.	XXXII	Marsala.

(18) Voce corrotta *Phintis.*

(19) Si crede doversi leggere *refugium Gelis.*

(20) Si crede doversi leggere — *Plagia Herea sive Hibla.*

VIIII.

Item ab Hicceris per maritima loca Drepanum usque	M. P. XLVI	
Sic.		
Partenicum.	M. P. XII	Se ne veggono gli avanzi sul monte Palamita presso la moderna Partenico.
Ad aquas Perticianenses.	XVI	Presso il capo S. Vito.
Drepanum.	XVIII	Trapani.

Or fra le noverate vie militari la prima al certo ad essere stata aperta fu quella portata al n° 3° dall' itinerario che da Messana si protraea sino a Tindaride, la quale disegna il primo cammino seguito dalle aquile romane nella conquista della Sicilia. Strabone dà a questa via il nome di Valeria (21) per esserne stato autore Marco Valerio Messala; siccome opina il d' Orville con l' appoggio di Valerio Massimo (22).

Cicerone contro Verre al L. V. fa cenno d' una via Pompeja come esistente alle spalle di Messana, dove costumavano i Messanesi innalzare il patibolo della Croce. Alcuni moderni scrittori delle cose di Messina credono che questa via Pompeja si estendeva da Messana sino al capo Peloro, ove da Orione, era stato eretto magnifico tempio in onor di Nettuno e che Gneo Pompeo abbiala fatta fabbricare per la benevoglienza somma che sentiva pe' Messanesi; ma di queste due supposizioni la prima manca d' appoggio, e la seconda viene in tutto smentita da Plutarco, il quale lungi di attribuire a Pompeo sentimenti di benevolenza verso i Mamertini, apertamente dice che, stando Pompeo in Sicilia — *Afflictas*

(21) L. 6.
(22) *D' Orville Sicula quibus ec. f.* 76.

civitates recreavit, *omnibusque prestitit se humanum*, *extra Mamertinos Messanae* (23).

L' ultima a ricevere il suo compimento sembra, che stata sia quella via militare per la quale da Catana si andava ad Agrigento; e ciò dall' indicazione apposta alla medesima nell' Itinerario, rilevasi: *a Catana Agrigentum mantionibus nunc istitutis* (24). L' incertezza dell' epoca, in cui venne compilato l' Itinerario romano non permette di fissare con precisione la data in cui l' ultima cennata via della Sicilia venne compita; però più antico del regno di Valentiniano non può essere l' Itinerario, attesochè in esso si fa menzione di talune città come di Costantinopoli, Dioclezianopoli, Massimiano-

(23) *In vita Pompei.*

(24) Non si aveva per compita la costruzione d' una via militare se nella stessa non erano stabilite le *mutationes* e le *mantiones*. Le prime eran luoghi pel ricambio dei cavalli e le seconde luoghi di riposo, delle quali servivansi anche nel senso figurato per indicare le giornate di cammino da un luogo ad un altro. Plinio dividendo l' Arabia per giornate usa questa maniera di dire: *mantionibus octo stat regio Turifera a monte excelso*, *L.* 12. *C.* 14. Per render spedita la communicazione colle Provincie fu Augusto che stabilì le vetture di posta. *Juvenes primo modicis intervallis per militares vias*; *dehinc Vehicula disposuit.* Svet. in Aug. Cap. 49.

poli, Costanzia ec. le quali cominciarono ad esistere non molto prima di quell' epoca (25).

Un' antica iscrizione ritrovata presso le Terme Selenuntine, e registrata dal Gualtieri al n° 117. che qui si offre al lettore, contesta come fino all' epoca dei figli di Costantino ancora si vegliava al perfezionamento delle nostre Vie militari.

PRO BEATITUDINE
TEMPORUM DD. NN.
COSTANTI ET
«COSTANTIS AA. VV. CC.
STATIONEM A SOLO FECE
RUNT VITRASIUS ORFITUS ET FL.
DULCITIUS VV. CC. CONSULARES
P. S. INSTANTE FL. VALERIANO
DUCENARIO ACENTE IN REB. PP. CURSUS
PUBLICI.

(25) L' itinerario tal quale oggi ci si presenta è ben probabile che sia una collezione non molto accurata dei diversi itineraî, che in tempi diversi vennero compilati per l' Impero romano, cominciando dall' epoca in cui Giulio Cesare essendo console provocò gli ordini del senato per fare eseguire una generale misura della terra, alla quale operazione vennero deputati Theudoto, Zenodoxo, e Polyclito; e v' impiegarono trent' anni.

Le cariche intente al progresso ed alla conservazione delle pubbliche vie, e del corso pubblico, ossia delle poste, veggonsi conservate in Sicilia finchè vi dominarono gl' Imperadori costantinopolitani, e di ciò fan fede diverse iscrizioni rapportate dal Torremozza e dal cennato Gualtieri. Una legge di Arcadio ed Onorio stabiliva che la terza parte della rendita pubblica impiegar si dovesse in opera di pubblica utilità (26). Possiam dunque affermare senza tema di andare errati che le vie militari della Sicilia ebbero principio sin da quando Roma governavasi a repubblica; vennero estese e moltiplicate sotto gl' Imperadori, ed allora caddero in abbandono quando gl' Imperadori non conservarono più alcun dominio sull' Isola nostra.

Allorchè i barbari, abitatori del Norte cominciarono ad invadere le terre dell' Impero, che già dal peso della sua immensità era schiacciato, quelle istesse vie con maravigliosa arte, dai Romani costrutte e distese sino agli estremi confini delle lor provincie, fu d' uopo ch' essi medesimi andassero man mano raccorciando affin di porre ostacoli e ritardo alla reazione delle stesse pro-

(26) *V. Digiovanni t. 1. p. 19.*

vincie sulla Capitale. Laonde siccome lo sciame dei novelli conquistatori verso la sede dell' Impero moveasi, così procuravasi d' innalzare degli estesi ripari per troncare le comunicazioni, e quei superbi ponti, ch' esser doveano monumenti della romana grandezza, facevansi rovesciare (27) affin di frenare il primo impeto di quei popoli, che Roma non sapea più vincere.

La Sicilia in questa nuova rivoluzione di cose venne anch' essa lungamente travagliata dalle invasioni dei Vandali e dei Goti e per le escursioni dei Saraceni, sotto la dominazione dei quali finalmente cadde. Questi invasori generosi, appartenendo a quella nazione, che sola in quei tempi, riempiva con splendore la tenebrosa lacuna della decadenza delle arti e delle scienze, posero ogni studio a migliorare appo noi l' agricoltura ed il commercio è forza perciò il convenire che al mantenimento delle interne comunicazioni nella miglior maniera possibile anche si adoprassero. Il sistema de' geografi Arabi di computare le distanze col numero delle stazioni con-

(27) Il ponte sul Danubio fatto costruire da Trajano, inciso sulla colonna che porta il nome di questo Imperadore, e del quale Dione ne ha trasmesso una descrizione alquanto ampollosa fu fatto abbattere da Adriano per timore che i barbari non oltrepassassero quel fiume.

forta questa idea dando a divedere che un sistema itinerario era tuttavia in vigore in Sicilia.

Un' epoca più infelice doveano i Siciliani aspettarsi nello stabilimento della feudale anarchia. La conservazione delle antiche vie venne allora dell' intutto trascurata, e lieve rischio non era il tragittarle, anche per le vessazioni che sulle stesse esercitavano i baroni, i quali la lor forza ripetevano dalla inaccessibilità dei luoghi di lor dimora, e la loro ricchezza dal sudore degli ammiseriti vassalli. Questo stato di cose fu comune a tutta l' Europa, ed ovunque il governo feudale si sostenne; ed a malgrado gli sforzi fatti da Carlo Magno per lo ristabilimento delle antiche vie romane alla quale opera, ad imitazione di quelli Imperadori, egli impiegò la truppa ed i popoli vinti, pure non si mutò da dovero se pria le tenebre dell' ignoranza non vennero diradate e non rinacque la civiltà e con essa le arti e l' industria. I Romani nello aprire da un capo all' altro della terra le loro vie militari altro scopo non si prefissero che quello di tener soggette le più lontane provincie, rendendo celere il movimento di quelle legioni che ne formano il terrore. Estinta quella colossale potenza che tutti assorbiva i popoli della Terra allora conosciuta; suddiviso il Romano Impero

in tanti stati di diversa indole, mancò lo scopo delle antiche vie militari; nè i mezzi più si trovarono per curarne la conservazione. Le moderne nazioni all'incontro nella costruzione delle lor strade carrozzabili un fine ben diverso, ma più lodevole, potevansi preporre, quello cioè di moltiplicare le permutazioni, colla facilità dei cammini, e dar nuovo valore ai prodotti della terra e delle arti. Laonde la rinnovazione delle strade attender dovea in Europa il risorgimento delle arti e dell'industria, e con esse d'ugual passo progredire (28). In effetto le più colte ed industriose fra le moderne nazioni, ubbidendo sempre all'impulso della loro industria, dopo la costruzione delle strade carrozzabili, ad un sistema d'interna navigazione son passate; quindi alle strade a rotaje di ferro, e finalmente all'impiego della forza del vapore affin di rendere sempre più celeri i trasporti tra i luoghi di produzione, e quelli di consumo o di smercio, e ciò seguen-

(28) Inutile spesa reca la costruzione delle strade ove potenti cagioni tengono inceppata l'agricoltura, prima fra tutte le arti, ed il commercio che reca gli agi e la civiltà nei popoli, discacciandone la barbarie e la miseria consigliera d'ogni delitto. Questa massima potrebbe avere delle applicazioni sconsolanti che vogliam risparmiare al lettore.

do sempre la proporzione dell'aumento progressivo della produzione istessa (29) e tanto è stata spinta innanzi appo le cennate nazioni la sola costruzione delle strade carrozzabili che quelle della Francia e dell'Inghilterra compresa la Scozia, presentano in totalità un'estensione maggiore delle vie del vasto Impero Romano, disseminate, come si è cennato, per l'Europa, l'Asia e l'Africa.

(29) Ove la costruzione delle strade carrozzabili, delle strade ferrate, dei canali, siegue l'impulso dell'industria, si ha per esse un indice vero della ricchezza delle nazioni. Non così, ove per far mostra di un'apparente civilizzazione si aprono strade carrozzabili, e per spirito di moda vorrebbero cambiarsi in istrade ferrate.

MODERNE STRADE DELLA SICILIA.

Cancellate quasi per intero dalla superficie del vasto Impero Romano le antiche vie, distrutti o mal curati per secoli i ponti sulle stesse rizzati, cambiata la direzione dei rapporti politici, e commerciali tra i diversi stati di Europa, il primo bisogno a farsi sentire, da coloro ch' eran costretti a muoversi da luogo a luogo mirava al sicuro passaggio dei fiumi; ma i mezzi dei quali potevan disporre i diversi governi non eran da tanto da poter supplire a questo primo bisogno, col ristaurare gli antichi ponti, e con fabbricarne dei nuovi in quei siti ove per le mutate relazioni tali edifici rendevansi necessari. Perciò fu che nel XII. secolo si videro istituite nella Francia, nella Germania, ed in altri luoghi di Europa alcune associazioni pie-laboriose, composte di architetti e di fabbricatori col nome di fratelli de' Ponti, i quali teneano case di ospizio al passaggio dei fiumi ove prestavansi a servir da marangoni ed impiegavano il prodotto delle questue a ristaurare gli antichi ponti, o a costruirne dei nuovi. La Francia deve alla pietà dei mentovati fratelli il ponte S. Spirito, e quello di Avignone. La Sicilia trovossi anch' essa nel bisogno di aver dei ponti, dei quali mancava

comechè non fosse traversata da fiumi reali; ma soltanto da fiumi-torrenti, però abbastanza irruenti per tener talvolta tagliato l'interno commercio, e render fatale il lor passaggio agli arditi transitanti, ma tra le molte pie associazioni che abbondante pasto trovarono nel seno della nostra isola quella testè cennata dei fratelli de' Ponti vi mancava. Quindi a veder promosse queste utili opere aspettar si dovette sino al principio del decimosesto secolo, quando la munificenza di Ferdinando il Cattolico determinatasi a concorrere ad una parte della spesa occorrente a tal pressante bisogno, l'altra porzione ordinò trarsi da un'imposta sulle terre limitrofe ai ponti da costruirsi (30). Stabilmente poi nel 1555 si providde alla costruzione de' nostri ponti colla fissazione di un donativo di scudi ventiquattromila che vedesi costantemente confirmato sino al 1810.

Molti furono i ponti con tal mezzo fabbricati e molti per fermo se ne potevano fabbricare con un fondo abbastanza considerevole, sostenuto per più di due secoli e mezzo. Spiace soltanto dover osservare, che pochi possono oggi giovare al nostro interno traffico, dappoichè molti ne restano inutili, per lo mutato corso dei fiumi, o

(30) Nel 1509. V. Capitoli del regno f. 558.

perchè il sito ove vennero eretti un interesse parziale ebbe in mira; nè senza incorrere in un secondo errore, anche più grave si potrebbe oggi storcere ed allungare la direzione delle novelle strade, per ridurla a quei punti ove tali ponti esistono. Non pertanto tutti i ponti della Sicilia mostrano una solida, e talvolta ardita costruzione; ma ben lontana di offrire quell' apparente leggerezza, e quella impercettibile curvatura che nei ponti del Perronet con tanta leggiadria disegnati si fa ammirare.

Ma già il progresso de' lumi, le utili invenzioni, e le grandi scoperte una rivoluzione avean portata in tutta l' Europa nei costumi e nelle abitudini dei popoli, ed un aumento alle fortune de' particolari, e quindi all' industria. Estese eran divenute le sue relazioni, e la necessità di egualmente estendere e facilitare le sue interne comunicazioni generalmente sentivasi. Laonde era già un secolo che le più colte nazioni ed industriose, a designar nuove strade, ad aprir de' canali, a regolare il corso dei fiumi con somma alacrità intendevano. La Francia un corpo d' Ingegneri esclusivamente applicato a tali grandiose opere organizzava; ed una scuola speciale istituiva, a capo della quale sedeva il celebre Perronet, per lo insegnamen-

to di quella parte sublime dell'architettura, intenta a piegar la natura ai bisogni dell'uomo, e delle società: e la Sicilia intanto, o ignorava, o con indifferenza mirava i rapidi progressi delle altre nazioni, assonnata nell'antico suo titolo di granajo dell'Italia, in quello chiudeva tutte le sue speranze, e da quello ogni risorsa aspettava. Le sue interne comunicazioni non erano, che sentieri stampati sulla sua montuosa superficie dalle ripetute tracce impressevi dagli uomini a dagli animali che vi tragittavano, d'onde il nome di *traccere* lor venne, che tuttavia conservano. Ed affinchè queste istesse disaggiate vie, non venissero contrastate allo scarso traffico dell'Isola, dall'orgogliosa avidità de' possessori dei feudi alle stesse limitrofi, un funzionario col titolo di *maestro segreto* vegliava a conservarne integra la estensione, e l'ampiezza, che dalla consuetudine indi passata in legge, restò fissata a canne diciotto Siciliane e palmi due.

A risvegliare i Siciliani da questo loro letargo fu necessaria la paterna voce dell'augusto Ferdinando I; ma ai primi benefici impulsi dati dal magnanimo Re, con languidi ed inefficaci mezzi si rispondeva (31) talchè fu d'uopo

(31) Il Parlamento del 1770 propose d'impiegare

che decisivamente egli ordinasse nel 1777 » che
» senza alcun ritardo si fossero rese commo-
» de e sicure, nella miglior maniera le stra-
» de della Sicilia; dando facoltà al Parlamento
» di conchiudere una contribuzione corrispon-
» dente alle forze del regno ed al bisogno del-
» l'opera, con la facoltà d'imporre i passi per
» la conservazione delle strade istesse (32)». Questo primo passo alla civilizzazione era di accordo colle ottime leggi che Ferdinando allora dettava, dirette al bene dei suoi sudditi traendoli dalle antiquate loro abitudini, e ben nella sua alta saggezza comprendeva, che più oltre non potevasi differire. La totale estensione delle strade carrozzabili, che furono allora giudicate necessarie alla prima orditura del nostro sistema itinerario si faceva ascendere a miglia settecento, e con un calcolo tutto ipotetico si stabilì che mille scudi a miglio bastar potessero ad effet-

alla grandiosa opera delle strade carrozzabili il piccolo avanzo che si facea rimanere dal fondo, addetto alla costruzione dei Ponti.

L'altro tenuto in Cefalù nel 1774. domandava per lo stesso oggetto al Re la cessione dei crediti arretrati, per la bassa monetazione del 1752 che dopo un secolo non sono ancora estinti.

(32) V. Real dispaccio dei due Giugno 1777.

tuirne la costruzione, non escludendone le opere d' arte (33), dimanierachè un fondo di set-

(33). V. Raccolta dei parlamenti di Sicilia anno 1778.

Lo studio delle Romane istorie ha dato causa a molte e diverse aberrazioni, delle quali n'è una al certo quella di pretendere, a somiglianza di quella nazione, d'impiegare nei lavori delle strade i servi di pena: idea ch'ebbe il succennato parlamento e sulla quale basò le sue speranze di risparmio; supponendo possibile, che una massa di sciagurati priva di libertà tener si potesse sparpagliata per l'Isola, con ordine, subordinazione, attività ed in perfetta quiete.

Non vi ha dubbio alcuno che i Romani sotto la generica condanna di *damnati in opus pubblicum* anche la speciale destinazione vi comprendessero: *ad munitiones viarum* (*seg.* 8. §. 10. *D. de poenis*) ma quali mezzi la ferocia e la crudeltà di quel popolo usava, per impedire la evasione, ed obbligare ad un attivo travaglio quelli uomini dalla forza delle leggi ridotti a dura schiavitù? Li marcavano sul viso, e ad ogni fuga ripetevano la marca istessa. Strappavan loro talvolta l'occhio dritto; o li tagliavano il tendine d'Achille della gamba sinistra. Ridotti così mal conci; ed in istato tanto deplorabile esigevano dai medesimi il più forzato travaglio con modi ugualmente gentili, i quali ci vengon descritti da Plauto nei seguenti versi:

Inde ibis porrò in Latomias lapidarias
Ibi cum alii octonos lapides effodint
Nisi quotidianus sesqui opus confeceris
Sexcentoplago nomen indetur tibi.

(*Plauto Captis III* 5, 65.)

tecento mila scudi fu allora posto in veduta ; ma giova avvertire, che in tutte le sue parti non era realizzabile (34).

Il 23 del mese di Agosto del 1779 ebbe finalmente principio la grande opera delle nostre strade carrozzabili intraprendendosene contemporaneamente tre, che tutte partivano dalla Capitale, delle quali una condur dovea sino a Sciacca, e le due altre per diverso cammino dirigendosi a Messina, seguendo il littorale l' una e l' altra internandosi verso il centro dell' isola.

I deputati del Regno, che a quell' epoca

Cotali barbarie e l'uso di stigmatizzare, venne abolito da Costantino, (*Cod. Theod. L. 4 de poenis*) per le massime d'una santa religione di carità, e molti vescovi da lui allor tratti dai luoghi penali comparirono deformati e malconci al concilio di Nicea.

(34) Componevasi questo fondo dei crediti per la bassa monetazione dei quali si è fatto cenno nella Nota 31, ascendenti a scudi 75000

Di una tassa sopra i negozianti esteri in scudi	15000
Di un donativo perpetuo di scudi ventiquattro mila che volea recarsi in capitale per scudi	620000
	700000

del cennato donativo non ne fu venduta che una sola terza parte : i crediti in 75,000 scudi ebbero lunga dilazione.

eran proposti alla ripartizione, e versamento delle tasse per una interpetrazione estensiva data alle loro attribuzioni, si fecero Direttori della novella opera anche in senso d'arte, e quindi ciascuna delle tre intraprese strade ebbe il suo Deputato Direttore. Tuttavia a guida dei cennati Deputati per la parte architettonica avea il Governo destinato alcuni distinti uffiziali del Genio, a capo dei quali stava il Brigadiere Lorenzo Persichelli; ma questi poco durar potè in tale dimezzato incarico, come facilmente era da prevedersi.

Dopo i primi dieci anni di continuato lavoro le tre strade non vedevansi progredire, e si cominciò a comprendere che il fondo comune alle stesse, realizzato soltanto in parte, ed in parte mal versato pel tristo sperimento che si era fatto del metodo di economia, bastar non poteva al proseguimento di tutte le tre mentovate strade. Fu quindi Sovranamente ordinato che di due se ne sospendesse la costruzione, e quella si proseguisse che da Palermo traversando il centro della Sicilia arrivar dovea a Messina (35) come di tutta la più utile, attesochè nel suo corso apprestava un tronco comune alla ramificazione delle strade dell' intero regno.

(35) V. R. Dispaccio de' 13. Giugno 1789.

Ma ad onta dell'enunciato saggio e necessario provvedimento, questa strada dopo altri dieci anni di travaglio non si vide più oltre prolungata delle miglia 59 dalla Capitale estendendosi sino al Comune di Vallelunga dove rimase stazionaria, come si vedrà in appresso per circa cinque lustri, dappoicchè del fondo de' settecentomila scudi altro non rimaneva, che la parte invenduta del donativo, in sedici mila scudi annui, che bastar si facevano appena al mantenimento e conservazione delle strade insino allora costrutte per le quali il fondo speciale ordinato nel 1777. da ricavarsi dall'opposizione dei passi non era stato realizzato ancora per quel timor panico, e per quella misurata prudenza che spesso copre un privato interesse.

Rimaste così le cose sino al 1808 fin la speranza era mancata, in coloro che di buona fede miravano al bene della Sicilia, e non avevano un interesse opposto al progresso della sua industria di veder realizzato il piano delle carrozzabili comunicazioni, e le provincie non senza rammarico vedevano che le somme in fino allora in quest' opera versate, soltanto alla Capitale erano state di qualche utilità.

Un nuovo ed energico impulso fu dato all'opera delle nostre strade, che Ferdinando non

perdè mai di vista, coll'ordinanza pubblicata nel cennato anno 1808, colla quale si permetteva ai Comuni del regno di potere intraprendere isolatamente, o associandosi ad altri Comuni quelle strade riconosciute di lor bisogno, potendone trarre la spesa da tasse temporanee, sulle vetture, e sulle terre limitrofe alle strade da costruirsi sino alla distanza di miglia otto per ciascun lato delle strade istesse. Questo nuovo ordine di strade, alle quali il nome fu dato di *traverse*, a differenza delle prime intraprese che *consolari* addimandavansi, giovar poteva, qualora con avvedutezza ed intelligenza ne fossero state designate le tracce, a darci col loro intreccio quel completo sistema di comunicazioni carrozzabili che tuttavia si desidera nella nostra Isola. Con alacrità somma concorrevano i Comuni del regno a quest'utile intrapresa, ed in un lustro, o poco più la somma delle contribuzioni per la stessa esatte toccava le duecentomila once (36) a pura perdita, spese in tanti spezzoni di strade disseminate in molti punti dell'Isola, in tante mal costruite opere di fabbrica, che l'abolizione della cennata ordinanza avvenuta nel 1810.

(36) V. I conti resi e pubblicati dal conte Priolo e dal Principe di Campofranco.

fece rimanere inutili, e l'abbandono di pochi anni quasi totalmente cancellò.

Ma all' antico sistema per le contribuzioni della Sicilia un nuovo ordine fu dato nel cennato anno 1810, realizzato poi due anni appresso. Per la costruzioue delle strade consolari un fondo annuale venne allora stabilito sul Tesoro, e delle strade di second' ordine se ne permette ai Comuni la costruzione, però con le sole comunali risorse, non più colla facoltà di gravare le terre limitrofe alle strade istesse.

In questo nuov' ordine di cose la direzione delle strade venne commessa ad uno dei quattro Gran-Camerarii allora istituiti, a cui per tale incumbenza il pomposo titolo si dava, tratto dalle romane istorie, di Curatore delle strade; *Curator viarum*. Per sorte il primo ad essere investito d'una tal nuova carica fornito era di ricercate architettoniche cognizioni (37), e fu il primo ad apportare un raggio di luce nelle tenebre in cui quest' importante ramo di facoltati-

(37) Domenico Lufaso Pietrasanta Duca di Serra di Falco autore d'un operà di recente pubblicata col titolo *Antichità della Sicilia*, nella quale oltre un' immensa erudizione, ed una giudiziosa critica si ammira una precisione architettonica ed un raffinato giudizio in questa bell' arte.

vo servizio teneasi avvolto appo noi sin dal suo principio. Usando quella modestia propria di chi molto ha penetrato nello studio d'una scienza, o di un'arte, egli il novello Curatore non si giudicò competente, come funzionario amministrativo, nell'esame dei progetti d'arte; nè la prosunzione ebbe di credersi sufficiente a poter solo, e senza alcun fedele sussidio abbracciare la vasta estensione dell'opera, della quale n'era a lui affidata la direzione per ragion della carica. Quindi gli venne accordato, che una Commessione, composta da un Generale e due dotti uffiziali superiori del Genio discutesse con lui i grandi progetti e che un'uffiziale del medesimo Corpo stesse a capo degli architetti, impiegati alle strade: ciò per modo provvisorio egli proponeva mentre più permanenti basi, e proprii del succennato ramo di real servizio domandava in una memoria da lui data a stampa nel 1814. nella quale la necessità dimostrava di organizzare in Sicilia un Corpo d'Ingegneri per le opere pubbliche, e la istituzione di una scuola speciale per la istruzione degli stessi. Alla mancanza di tali istituzioni, e di tali sussidì egli attribuiva (nè si apponeva al vero) tutti quelli sconci e quelle pessime costruzioni che sulle strade sino a quell'epoca aperte, osservavansi; e

che somme non indifferenti aveano assorbito (38). Queste idee del mentovato Curatore tratte dall'osservanza di quel che si pratica dalle più colte nazioni potentemente contrastavano la massima già divenuta predominante in Sicilia, perchè alimentata dalla orgogliosa vanità e dall'ignoranza, cioè che la costruzion delle strade non ammette alcun'arte, nè alcuna scienza per venir ben diretta ed eseguita, bastando soltanto che il funzionario, cui è commessa, riunisse in se tutte le attribuzioni amministrative e facoltative e potesse con assoluto arbitrio usarne senza il soccorso di alcun stabilito metodo (39).

(38) Giova qui rapportare il quadro ch'egli fa delle nostre strade nella cennata Memoria: « Quindi da ciò » n'è avvenuto, che le tracce sempre sono state dirette dal » particolare interesse, che la costruttura delle fabbriche » si è moltiplicata, o diminuita ad arbitrio dell'appaltato- » re e sempre con pessima solidità eseguita; che sopra mi- » serabili ruscelli rizzati si sono dei ponti, che sembrano » anche trionfali; che le traccere si son colte in iscambio » di letti di fiumi per sottoporsi ad inutili ponti; e che » perfine non poche strade di già costrutte, per esserne » sbagliata la traccia con imperdonabile sciocchezza è » stato forza di abbandonarle ».

(39) In una memoria pubblicata in Palermo nel 1812. si dettavano le seguenti massime per istabilire le attribuzioni e i doveri competenti alla carica del Curatore

L'assoluta deficienza di mezzi pecuniarî in cui allora trovossi il ramo delle strade, non permise che il curatore summenzionato, nel ristretto tempo che tenne una tal carica, potesse col fatto dimostrare l'esattezza delle promulgate massime: però gli si deve l'apposizione delle barriere sulle strade costruite, trascurata da tutti i di lui antecessori, mercè la quale un fondo si ottenne per la riparazione, e metodica manutenzione delle succennate strade, distinto da quello addetto alla lor costruzione.

— f. 58 e seguenti — Bisogna che il Curatore in tutti i passi della sua condotta libero ed indipendente sia del doversi appigliare a qualunque sistema e regolamento.... ....Fa di mestieri, che in ciascuna operazione principale da eseguirsi per la struttura delle vie consolari vi fosse presente il Curatore esaminando se mai eseguita venisse giusta la letterale obbligazione, altrimenti sovrapponendosi in ogni strato di materiale delle opere secondarie, non sarà mai possibile, che l'umana perizia conoscer potesse appieno di quale importanza siano i ricoperti lavori..... Il Curatore colla di lui presenza dovrà sopraintendere alla costruttura dei principali lavori; mentre la sua voce non solo allontanerà dalle opere qualsivoglia frode, che si volesse machinare; ma insieme potrà correggere, o modificare la loro struttura, subito che le locali circostanze presentassero dei più vantaggiosi ed utili regolamenti.—

L'apposizione dei passi, ossia delle barriere era stata, come si è fatto cenno, ordinata per le strade carrozzabili fin dal 1777. Un timor panico, e delle considerazioni troppo filantropiche, che se si menassero buone in ogni ramo di finanza lo stato resterebbe a secco, ne avean sospesa e fatto dimenticare l' esecuzione, ed all' annuale spesa per la conservazione delle strade si suppliva ritagliando sempre il fondo destinato nel cennato anno 1777. alla lor costruzione e progresso, mentre un mezzo più equo per far fronte a tali spese offriva l' apposizione delle barriere. Avvegnachè le strade vengon degradate dalla pressione e dall' attrito per cui scrive Adamo Smith nella ricchezza delle Nazioni « quando le vetture che transitano le » strade; e i ponti pagano in proporzione del » loro peso, pagano per lo mantenimento dei » pubblici travagli ed esattamente in proporzio» ne del danno ch' essi cagionano ».

L' epoca già tocchiamo, nella quale il magnanimo Ferdinando facea generoso dono alla Sicilia di un nuovo sistema di civile amministrazione, tratto non più da antiquate feudali costumanze, sempre con stento stirate a mettersi in accordo col secolo; ma modellato con più solidi principii, dettati dalla sapienza governativa,

adottati dalle più colte nazioni e che all' utile generale mirano.

Per esso nuovi centri di attività creavansi nell' estensione dell' isola nostra, ed i comuni ottenevano una voce per esprimere i loro bisogni. Al giusto livello portate le loro isolate forze, nelle associazioni in Distretti ed in Provincie i mezzi si aveano onde provvedere, senza superfluità, a quelle opere di comun vantaggio, restando soffocate nell' utile generale quelle gelosie e quegli odî municipali, vero indice della barbarie di un popolo. A tutti era dato il concorrere ai progressi della civiltà e dell' industria patria; ma perchè ogni individuale sforzo a quest' unico scopo tendesse, la tutela d' ogni opera pubblica era affidata all' alta sapienza di colui, che posto dalla Provvidenza a regolare i destini dei suoi popoli, può dall' altezza del suo soglio misurare con giustizia gl' individuali interessi e tutti annodarli nell' utile generale.

Stando all' esempio di quelle nazioni, ove il lodato sistema di civile amministrazione ebbe origine, completava appo noi questa novella istituzione la organizzazione di un corpo d' Ingegneri, la istruzione dei quali si tenesse ad eguale livello coi progressi dell' arte dai medesimi professata, e ciò affinchè il Governo giovandosi

dell' opera loro potesse con decoro, e con utile vero e reale esercitare a vantaggio delle opere pubbliche quell' alta tutela che gli è propria. Con effetto si venne allora alla istituzione d' una direzione Generale di strade e ponti; ma questa, atteso il personale che la componeva, non era nella sostanza affatto dissimile dall' abolita sopra intendenza generale, e dalla Deputazione del regno. Laonde uguali risultamenti doveansi dalla stessa aspettare, se le sopravvennte vicende politiche non l' avessero tenuta quasicchè oziosa sino al 1824. quando cessò di esistere venendo sostituita da una nuova istituzione, o per dir meglio, quando ricomparve sotto nuova denominazione.

Fermandoci per un momento a questo punto noi abbiam già percorso un mezzo secolo, dacchè l' opera delle nostre strade videsi intrapresa, ed intanto altri mezzi di comunicazione non aveansi tuttavia in Sicilia oltre le disaggiate antiche *traccere*, e nè in altro modo potevansi i trasporti eseguire che soltanto a some. Qualche Comune, alle vicinanze della Capitale, potea giovarsi dei carri per le iniziate strade carrozzabili, che tutte da Palermo partivano, o ne allungavano le amene passeggiate. Qual cosa non senza rammarico vedevasi dalle Provincie

che alla spesa per la costruzione di quelle eran concorsi senza trarne alcun profitto.

Ove del poco progresso, ch' ebbe la menzionata opera delle nostre strade in tanto tempo, indagar se ne volesse la principale cagione, questa per fermo si rinverrebbe nell' essere stati gli architetti a tale opera adibiti, diretti, e subordinati all' arbitrio di coloro, i quali nudi d' ogni architettonica conoscenza, negavano il bisogno di quest' arte nell'.opera delle strade affin di accordare la loro insufficienza colla presuntuosa lor vanità. Ed egli è a questa istessa cagione che attribuir si deve il nessuno avanzamento che in un mezzo secolo fece appo noi l' arte di progettare e costruire le sudette opere.

Condannata l' arte architettonica a scendere dall' elevato suo posto e porsi ad un medesimo livello con le limitate cognizioni di coloro che presumevano dirigerne i movimenti; costretta per rendersi intelligibile a rinunziare al preciso linguaggio delle matematiche, quale esattezza, quali idee, qual lume di scienza poteva far risplendere nei suoi progetti? Erano i più triviali lavori d' una grossolana pratica quelli ai quali si accordava ogni preferenza e favore (40).

(40) Perchè non si abbiano per esagerate queste asser-

Quai progressi potevansi sperare in questa parte sublime dell' architettura, e scientifica, che nelle grandi costruzioni, si versa, trattata da architetti, e talvolta anche da semplici agrimensori, o capi maestri d' arte, chiamati a tempo e colla condizione di amovibili ad *nutum*?

La condotta di lavori nelle opere di architettura è quella scuola di applicazione, dove gli architetti completano la loro istituzione, verificano le apprese teorie; raccolgono nuovi fatti a vantaggio dei progressi della loro arte. Abbandonata questa a ciechi conduttori, e pigri, ampia sorgente diveniva di pessime costruzioni e l' arte anzichè progredire arretrava sempre più restando inosservati, o non compresi quei fatti che l' avanzamento potean promuoverne.

Il distacco spontaneo di un frutto maturo dall' albero che lo produsse, disvelava l' esistenza di quella legge generale di gravitazione che i moti regola di tutto il creato, che ne unisce le masse, che dà forme costanti alle più minu-

zioni giova qui ricordare, che nel 1812 l' architetto Catanese signor Zara avendo prodotto il progetto d' una strada, nel profilo della quale le quote d' ogni specie risultavano da un conosciuto e facile calcolo aritmetico, questo gli venne respinto, come cosa troppo scolastica, e non conforme alla chiarezza usata dagli Architetti di Palermo.

te parti di esse: l' oscillazione d' una lampada appesa disegnava la via per arrivare alla conoscenza della vera figura della Terra; ma questo muto linguaggio della natura non fu mai deciferato finchè tali fatti non vennero da un Newton e da un Galileo Galilei osservati.

Dopo sì lungo corso di errori che inutile sciupìo di significanti somme avean cagionato, ed avean dato origine alla esagerata voce popolare, ripetuta da qualche moderno viaggiatore (41) che i brevi tratti delle nostre strade carrozzabili in sino allora costruite si sarebbero potute coprire con lamine d' argento avuto riguardo alle spese ch' eransi fatte. Una scena consolante va finalmente a schiudersi nell' epoca della quale ci resta a ragionare, in cui a vantaggio generale veggonsi per la prima volta aperte le strade carrozzabili nella nostra Isola.

Fu ultimo ricordo della munificenza dell' augusto Ferdinando I. legato a' suoi sudditi Siciliani il ricco fondo col quale l'opera delle nostre strade egli dotò al cader dell' anno 1824, ultimo di sua gloriosa vita, affin di riprenderne la già abbandonata costruzione, e colla massima celerità recarla a compimento, per modo che eguale e

(41) Il signor Gurbillon.

simultaneo vantaggio ritrar ne potessero tutte le Provincie. Le strade allora ordinate doveansi estendere dalla Capitale in sino a Messina, a Catania, a Siracusa a Girgenti ed a Trapani, e compiuta se ne volea di tutte la costruzione nel giro de' soli quattro anni.

Con saggio avvedimento venne dal Sovrano prescelto Direttore di sì vasta opera, Giuseppe Antonio Filangeri Conte di Sanmarco, e fu felice la scelta, dappoichè il Filangeri a perspicaci e coltivati talenti, somma ed instancabile attività univa (42).

(42) A sostegno della idea, che si è fatta prevalere in Sicilia, che il Sopraintendente o Curatore delle strade debba trarsi dal più distinto e ricco ceto, taluni han recato in mezzo l'esempio dei Romani, presso i quali la carica di *Curator viarum* si accordava ai più distinti personaggi, senza considerare che tali cariche non erano, come di presente, impieghi a soldo; ma all'incontro erano titoli onorifici, che si ambivano da coloro che volevansi far scala al Consolato, impiegando del danaro loro proprio nella costruzione, o rinnovazione d'una qualche strada: ovvero davansi a coloro che il denaro acquistato nelle guerre in tali opere versavano. *Augustus iis qui triumpharent mandavit ut in rerum a se gestarum memoriam aliquod opus ex manubiis facerent* (*Svet. in Augus. cap.* 30). Altri con vedute più profonde, seb-

Difficile era l'impresa per la precipitanza colla quale voleasi condotta, affin di non lasciar

bene del tutto originali, vorrebbero che il Curatore delle strade per lo esatto e leale adempimento dei doveri della sua carica dovesse dar cauzione in beni fondi. Quindi la necessità fanno emergere di ricorrere a quel ceto che più d'ogni altro di tali beni è provveduto per trovar candidati all'enunciata carica. Se si giudica utile e necessaria questa misura di cautela e realizzabile, perchè limitarne l'applicazione alla sola carica del curatore delle strade, e non estenderla al di sotto e al di sopra della stessa, come in tutti i rami di servizio? Una garanzia in beni fondi potrà mai risarcire i danni prodotti dall'ignoranza, che in fatto d'opere d'architettura ne produce de' più gravi assai di quelli che può produrre la sola malafede? Nella forza d'una bene organizzata istituzione e nelle discipline sostenute con fermezza che regolano il servizio san trovare tutti i governi la vera guarentigia che puossi sperare in ogni ramo d'amministrazione. Al di là di questa altra sicurtà non puossi avere oltre quella che risulta dall'individuale capacità e morale dei componenti la stessa istituzione, e tali due qualità pregevolissime e difficili a rinvenirsi, possono essere non solo conosciute; ma anche rafforzate soltanto in una corporazione anzichè in individui isolatamente chiamati ad un servizio facoltativo e di fiducia. La ricchezza è di per se un'idea relativa che sta nel rapporto che passa tra i bisogni ed i mezzi a poterli soddisfare, e se i primi non son contenuti da una forza morale, ogni ricchezza può divenir povertà. D'altronde qual sicurtà può dare la ricchezza nell'immoralità, la quale sa vestir mille forme, per rendere

inoperosi quei capitali che credevansi già pronti a bastare a tanta opera: all' incontro l' organizzazione allora data alla Sopraintendenza Generale non offriva che uno scarso ed insufficiente numero di Architetti, avanzo della abolita Direzione Generale; nè nella carica allora istituita di un Ispettor Generale potea lo stesso Sopraintendente trovar sussidio per la parte che riguardava l' arte, dappoichè francata d' ogni responsabilità in linea facoltativa era questa carica, in grazia della persona che l' occupava, quantunque dai regolamenti chiamata fosse a verificare, correggere, istruire gli Architetti dei quali stava a capo. Ad ovviare questi primi ostacoli, e queste contraddizioni domandò il San-Marco per suo collaboratore un uffiziale del Genio, il quale avesse voce in Sicilia di aver delle cognizioni in questo ramo di real servizio e poterne con vantaggio regolare gli andamenti e promuoverne la istruzione. Ottenne parimenti la facoltà di poter chiamare come aggiunti temporanei alla mentovata sopraintendenza quel numero d' Architetti che avrebbe giudicato proporzionato all' estensione dell' opera che si accingeva

il peculato o inosservabile, o in ricomvenibile? Quante volte la pubbliea opinione condanna; ma la legge conservata nelle sue forme esterne assolve il peculato?

ad intraprendere. Molti quindi ne reclutò delle Provincie ed anche al di qua del faro.

Da una massa collettizia di Architetti, nella quale ciascuno vi portava quel grado d' istruzione e di abilità, del quale era capace, mai scompagnato da una tal quale vanità municipale, non se ne potea per fermo sperare un eguale ed esatto servizio sottoposto a generali di discipline, ma era quanto di meglio in quella stringente posizione poteasi praticare. D' altronde ammirevole era l' industria del Sopraintendente verso quei pochi istruiti Architetti, che per sorte trovavansi in quella massa affin di trattenerli, durante il bisogno, in un servizio che per la temporanea durata alcuna speranza non apprestava ai medesimi di stabile vantaggio, anzi danno certo loro arrecava, allontanandoli dalle loro lucrose abituali incumbense. Invitta era la di lui sofferenza nel tollerare, ed istruire per quanto si poteva quei molti, i quali a solo fine di trovare un pane, come architetti eransi in quella occasione profferiti, nè del loro numero potea farsi dimeno, imperciocchè per corrispondere alle sagge sovrane vedute tutta la estensione di quella grande opera convenne in tanti piccoli tratti, ripartire affin di farne in molti punti procedere, contemporanea la esecuzione.

Nulladimeno ad onta delle esposte difficili circostanze delle quali tutta la forza può soltanto valutarne chi nel dirigere grandi ed estesi lavori non sia novizio, l' energia attiva del San-Marco non ne fu vinta. In men di tre anni si videro aperte e carrozzabili le strade che da Palermo accennavano a Messina, Catania e Trapani e se le altre due, l'una per Siracusa, l' altra per Girgenti non trovaronsi nell' anno appresso anch' esse aperte, come era stato sovranamente disposto, ciò fu perchè la spesa per la costruzione di tutte le cinque ordinate strade sopra dati troppo ipotetici era stata presuntivamente calcolata.

L' abolita Direzione Generale avea tale spesa valutata sopra tracce disegnate sulla carta di Smittau, senza alcuna conoscenza dei terreni che dovean le strade percorrere, assegnando once due mila per la costruzione di ciascun miglio. Era questa un' ipotesi azzardata non avendo per base nè un travaglio sul terreno per conoscerne tutti i movimenti, nè l' esperienza delle poche strade precedentemente costruite, e le quali offrono una spesa che varia per ciascun miglio dalle once due mila, sino a diecimila. Era dunque questo calcolo presuntivo un parto della fervida immaginazione siciliana.

In mezzo a tanta disordinata folla di archi-

tetti e di appaltatori, rifulse per la prima volta in Sicilia lo abbozzo d'un regolare sistema di servizio nella condotta dei travagli, senza del quale nè economia, nè esattezza nei lavori si può sperare. Le opere in fabbrica quel carattere di stabilità ebbero che ne assicura la durata, e l'ardita costruzione d' un ponte alla Weibking rizzato sul Simeto chiara rende la perizia dei nostri artefici, ove ben diretti siano, e meglio sorvegliati.

Non fu libero il nuovo Sopraintendente nella scelta della traccia della prima tra le ordinate strade, cioè quella, che traversando pel centro della Sicilia si estende tra Messina e Palermo; ma suo malgrado fu costretto a seguir quella improvvisata dagli Architetti dell' abolita Direzion Generale. Quindi è che vedesi condotta la strada tra Castrogiovanni e Calascibetta sopra terreni appesi e frananti ove solido assetto non troverà mai: arrivata a piè dell'Etna, ne sale l'altezza sino alla regione boscosa, tagliata sopra orride ed incolte lave, per indi scendere alla marina sulle pianure dell' antica Nasso, dove rivolgendo sulla sinistra corre sino a Messina radendo il littorale, e presentando per trentadue miglia una strada riprovata dalle vedute di difesa, superflua ai bisogni del commercio, nien-

te giovevole al sistema itinerario in quella parte dell' Isola, perchè carcerato n'è il corso tra il mare e l'alta catena della Peloriadi. Finalmente dispendiosissima doveane riuscire nella costruzione, perchè in picciol corso dovette sormontare quattro capi sporgenti in mare ed assettarsi sopra un terreno dominato dalle acque che rapide scendono dalle innumerevoli grondaje della testè menzionata catena di monti.

Fu poi veduta d'una troppo parziale equità quella che la strada da Palermo a Trapani spinse fin sopra Calatafimi portandone il cammino sopra terreni montuosi, ed instabili, laddove dal fiume sotto Alcamo, antico Scamandro, si andava in sino a Trapani per naturale e più breve cammino sopra terreni piani, praticabili nella bella stagione dalle vetture a ruota. Meglio sarebbe tornato all' utile generale non che all' economia dell' opera che alla Comune di Calatafimi, si fossero restituite con tutte le usure quelle somme ch' essa sotto le abolite amministrazioni avea contribuito per la strada tra Partenico ed Alcamo, su di che essa il dritto fondava di venir compresa nella traccia della enunciata strada.

Queste erronee deviazioni osservabili attualmente nelle nostre strade regie anderanno a

sparire, se non in tutto in parte, quando mercè la progressiva costruzione delle strade di second' ordine verrà a completarsi il sistema delle comunicazioni rotabili della Sicilia, alla quale opera oramai con alacrità concorrono tutte le popolazioni dell' Isola. Quelle Provincie, le quali tuttavia son prive d'una strada regia, che da un capo all' altro le percorra, oltrachè l' utile agognano di quelle che d'un tal beneficio già godono, del proprio danno si avveggono non potendo il valore dei loro prodotti più sostenere la concorrenza con quelli che dalla facilitazione nei mezzi di trasporto si giovano. I Comuni intermedii alla direzione delle nuove strade regie vedendosene già avvicinare la costruzione, e non rimanere stazionaria ai dintorni della capitale, rincorati, con impegno attendono ad aprir con quelle delle comunicazioni carrozzabili per immettersi anch' essi nel nuovo sistema itinerario e dell' intutto esimersi dal peso dei dispendiosi trasporti a soma.

Non più come per lo passato, il progetto d' una nuova strada vien riguardato con perplessità d' animo dalle popolazioni delle Provincie, e come l' annunzio d' una pubblica calamità, della quale funesti messaggieri erano gli agenti delle abolite amministrazioni. In oggi le popolazioni istesse le propongono, con bramosìa ne doman-

dano la costruzione, e s'impegnano ad affrettarne l'apertura con volontarie tasse e con travaglio gratuito. Godeva l'animo, nei giorni festivi, veder talune popolazioni raccorsi al suono degl'istrumenti delle bande comunali, e guidate dalle autorità ecclesiastiche portarsi con ilarità a questo volontario travaglio, e versar sudore nel tagliamento di una strada, come se ogn'uno il proprio campo coltivasse, speranza del sostentamento d'un intera famiglia. Animava queste ciurme di travagliatori l'esempio dei più distinti ceti, che vi concorrevano con qualche spesa, addossandosi varii ufficî. Anche il bel sesso non si ricusava di mollemente dar graziosa dimostrazione del suo concorso a tali opere. Commoventi riuscivano queste romantiche campestri feste, delle quali siamo stati testimonii, e pago restava l'animo nel sentir ripetere, gli EVVIVA IL RE ad ogni colpo di zappa, perchè l'espressione d'una verace e divota riconoscenza si ravvisava in quelle voci che partivano indubitatamente dal cuore.

Da questi fatti scorgesi, che se la rapidità colla quale si vollero le mentovate strade regie protratte da un capo all'altro dell'isola non fece ottenere quei precisi ed esatti risultamenti, sia nell'economia, o nella perfezione delle ope-

re, un effetto morale però produsse della massima importanza quello cioè di animare l'attivo spirito de' Siciliani, ed ingoraggiarlo ad un'opera che segna il primo stadio d'una nascente industria e verso la quale pigri e restii mostravansi a cagione della triste esperienza di un mezzo secolo essendo sempre riuscito vano, e dannoso anziche nò ogni loro sforzo, ed ogni lor sagrificio per somiglianti utili intraprese.

Or affinchè questo primo movimento, e questa generale tendenza, già dispiegata in Sicilia non solo per la costruzione delle strade carrozzabili; ma per ogni altra opera di comune utilità, cospirante al progresso della civiltà, dell'industria e del commercio non resti diluita, e mano mano estinta; è di necessità incontrastabile, che coloro ai quali il dritto esclusivo è concesso di concepire, progettare, dirigere tali opere d'architettura diano anticipata sicurtà coi loro talenti, col loro studio, non che con la lor morale, della perfezione delle medesime, e dell'utile che può ottenersi dai capitali, che vi si debbono impiegare. Una Direzione Generale per le opere pubbliche d'architettura è il sommo dei favori che la munificenza del governo accorda all'utile progresso delle medesime, non già una

privativa concessa a pochi individui, sedenti nella Capitale sopra le provincie, qualunque siasi il grado di lor capacità.

Quantunque tutte le scienze possano considerarsi come ramificazioni d'un medesimo albero, pure avuto riguardo all' attuale progresso dei lumi, è tale la estensione di ciascun ramo, che ammette delle suddivisioni, perchè lo studio ne sia proporzionato ai limiti dell' umano intelletto; la qual cosa precisamente avverasi per quelle scienze, le quali stanno a guida d' un applicazione pratica. In questo caso trovasi l' architettura, la quale va distinta in due parti, che sebbene scambievole ajuto si prestano, pure ciascuna di esse domanda un particolare profondo studio, ed una distinta istituzione. Quella parte di quest' arte creatrice che tra le belle arti a buon diritto è noverata, domanda gusto squisito nel disegno, studio profondo dell' archeologia, e negli antichi monumenti, ove il bello classico soltanto si rinviene; nè gli è inutile la conoscenza de' varî costumi dei popoli nel fabbricare, dappoichè anche il bello romantico ha il suo luogo proprio che può renderlo pregevole. All' incontro la parte più sublime della mentovata arte, la di cui principale applicazione si

versa nel cercar nuovi mezzi da opporre alle più irruenti forze della natura, o a giovarsi di queste come possenti motori, la quale volta sempre all'utile generale, imita o inventa quelle opere che possono moltiplicare e facilitare l'industria, crear nuovi valori e promuovere la civiltà nei popoli con l'aumento della ricchezza. Questa parte ricerca un profondo studio della fisico-matematica delle scienze naturali, della economia politica e si giova, anzi l'è indispensabile, la conoscenza di quelle opere e di quelle macchine, che tendenti allo stesso lodevole scopo, sono state immaginate, e con notabile vantaggio eseguite presso le più colte nazioni.

La Francia per lo insegnamento di questo scientifico ramo dell'architettura credè necessaria la istituzione di una scuola speciale di ponti e strade, a sussidio della quale avvi oggi una scuola Politecnica.

A vista di questi luminosi esempî che la via ci additano come arrivare ai medesimi vantaggiosi risultamenti, ai quali per tali presidii si è quella nazione tant'alto spinta, vorremo noi con mal fondato orgoglio trascurarne la imitazione? E creder meritevole della generale fiducia un branco d'architetti reclutati in piazza e da un cieco pa-

store guidato, senza che alcuna speciale istituzione risponda della loro abilità? (43) (44)

(43) Essendo questa una proposizione generale non esclude il caso particolare di potersi trovare anche in Piazza degli Architetti, i quali con isolato studio siansi procurata un'estesa istituzione nel lor mestiere. Ma la pubblica opinione non resta fissata, che per coloro che un determinato corso di studio hanno seguito; o che esposti si sono ad un'esame. Quest'ultima misura è stata con recente Real Decreto adottata per garantia degl'interessi dei particolari. Pare che per sicurtà degl'interessi delle provincie dei Comuni, ed anche del Regio Erario debba per lo meno praticarsi lo stesso.

(44) La differenza che passa tra i risultati del travaglio d'un Istituzione facoltativa e quelli che può produrre un individuo isolatamente considerato, è uguale a quella che si ha nelle manifatture che sono il prodotto d'una ben congegnata macchina, e dalla ripartizione del travaglio tanto raccomandata dagli economisti a fronte dell'opere delle mani d'una donnicciuola, o di un'isolato artefice che deve a tutto supplire da se. Un'istituzione si assomiglia ad una macchina, le cui ruote e i movimenti della quale tutti concorrono con moto costante ed aquabile a dar perfezione alla produzione. Il capo dell'istituzione è il motore di questa macchina, ove questi la forza non abbia di controbilanciarne la resisteuza e vincerne lo attrito, la macchina nou darà che tardi ed imperfetti prodotti. E se per la insufficienza del motore vogliasi dar movimento isolato a questa o a quell'altra ruota; lo scopo dell'Istituzione è perduto, e chi in quelle ruote pone le sue mani rischia di uscirne colle dita schiac-

Se la feracità della terra è una delle concause per cui abbandonata e pigra mantiensi l'agricoltura in Sicilia l'esempio dei giovanetti Zuccaro e Pigliesi, ai quali donò natura spontanei talenti, e menti calcolatrici, non ci tradisca al punto di credere appo noi spontanee le scienze ed infuse dalla natura nelle menti dei Siciliani. La verga di Mosè potè trarre limpida onda dal vivo sasso; ma il tocco d'una nuova carica non trarrà mai dogmi di scienza e precetti d'arte da quelle menti che di scienze e di arti son vuote.

FINE.

ciate. Che giova copiar dalle nazioni civilizzate le macchine utili e gli stabilimenti, se non se ne conosce lo spirito per proporzionarvi quel movimento che può utili effetti produrre?